

DOI: <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.v4n12p108-119>

INTEGRAÇÃO DO AMAPÁ AO CIRCUITO PRODUTIVO DA SOJA

AMAPÁ INTEGRATION TO THE SOY PRODUCTION CIRCUIT

INTEGRACIÓN DEL AMAPÁ AL CIRCUITO PRODUCTIVO DE LA SOJA

Eduardo Margarit

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Goiás – UFG. Professor do Curso de Licenciatura em Geografia do Campus Binacional de Oiapoque da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP.

eduardo.margarit@unifap.br

Recebido para avaliação em 02/06/2017; Aceito para publicação em 07/10/2017.

RESUMO

Desde 2012, a implantação de um terminal graneleiro no Estado do Amapá vem promovendo o desenvolvimento do agronegócio, como consequência da inserção do estado no circuito produtivo da soja. A questão central que se coloca é: quais os interesses da inserção do Amapá no circuito produtivo da soja? Para tanto, a metodologia empregada foi a coleta de dados primários e secundários, em uma pesquisa qualitativa, a fim de atender o objetivo geral, que é compreender a dinâmica da integração do Amapá ao circuito produtivo do agronegócio. Como resultado, ficou evidente o papel geopolítico estratégico do estado para o agronegócio e as políticas públicas e interesses privados para a integração competitiva do território.

Palavras-chave: Agronegócio; Circuitos Produtivos; Fronteira; Organização do Espaço.

ABSTRACT

Since 2012, the implantation of a bulk terminal in the State of Amapá has been promoting the agribusiness development, as a consequence of the state insertion in soy production circuit. The central question that arises is: what are the interests of the Amapá insertion in soy production circuit? For this, the methodology used was the collection of primary and secondary data, in a qualitative research, in order to meet the general objective, which is to understand the dynamics of the Amapá integration to the productive circuit of agribusiness. As a result, became evident the state's strategic geopolitical role for agribusiness and public policies and private interests for the territory competitive integration.

Keywords: Agribusiness; Frontier; Productive Circuits; Space Organization.

RESUMEN

Desde 2012, la implantación de un terminal granelero en el Estado de Amapá viene promoviendo el desarrollo del agronegocio, como consecuencia de la inserción del estado en el circuito productivo de la soja. La cuestión central que se plantea es: ¿cuáles son los intereses de la inserción de Amapá en el circuito productivo de la soja? Para ello, la metodología empleada fue la recolección de datos primarios y secundarios, en una investigación cualitativa, a fin de atender el objetivo general, que es comprender la dinámica de la integración del Amapá a el circuito productivo del agronegocio. Como resultado, quedó evidente el papel geopolítico estratégico del estado para el agronegocio y las políticas públicas e intereses privados para la integración competitiva del territorio.

Palabras clave: Agronegocios; Circuitos Productivos; Frontera; Organización del Espacio.

INTRODUÇÃO

O Estado do Amapá está localizado na foz do rio Amazonas e possui cerca de 700 km de fronteira com a Guiana Francesa, cujos limites foram contestados por quase dois séculos (XVIII-XIX). O Amapá é uma unidade da federação relativamente recente, criada em 1988, como resultado da consolidação do Território Federal do Amapá, criado em 1943, para resguardar esta porção do território brasileiro de importância geopolítica estratégica para o País.

Devido a sua localização estratégica, o atual território do Estado do Amapá foi alvo de invasões inglesas, holandesas e francesas no século XVII. A fixação portuguesa nestas terras no final do século XVII e a assinatura de um tratado com a França em 1713 garantiu a dominação da foz do Rio Amazonas aos portugueses, mas não impediu que a fronteira franco-brasileira fosse alvo de contestação, solucionada definitivamente apenas no ano de 1900 (GRANGER, 2011).

A criação do Estado do Amapá e seu aparelhamento Estatal, em tão importante território fronteiro, foram fundamentais para garantir a presença do Estado e assegurar a governança sobre estas terras. Entretanto, o Amapá apresenta-se como um estado de economia pouco diversificada, cuja base da economia rural é o agroextrativismo e a dinâmica econômica urbana gira em torno da renda do funcionalismo público.

A estrutura econômica acanhada do Estado do Amapá deriva principalmente da falta de integração do estado com o restante do país, por falta de uma ligação rodoviária. Somado a isso, o Amapá possui um aparelho portuário e aeroportuário precário e de pouca relevância regional, uma infraestrutura rodoviária interna pouco expressiva e em grande parte não asfaltada e uma fronteira pouco dinâmica, com fluxos unicamente capilares e pouco expressivos economicamente.

A inércia econômica do Estado do Amapá, resultante dos fatos elencados, o colocou durante um longo período como última fronteira para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil. Entretanto, sua posição geopolítica estratégica está despertando o interesse de diversos atores do agronegócio para o aproveitamento logístico do Amapá, capaz de conferir maior competitividade à produção de grãos da Região Centro-Oeste.

A inserção do Amapá na logística da exportação da soja produzida na Região Centro-Oeste começou a se concretizar em 2012, quando é iniciada a implantação do primeiro terminal graneleiro no estado. Desde então, a soja foi introduzida no campo amapaense, como consequência da disponibilização de infraestrutura capaz de armazenar e

exportar os grãos.

Diante das premissas apresentadas, a questão central que se coloca é: quais os interesses da inserção do Amapá no circuito produtivo da soja? Para tanto, a metodologia empregada foi a coleta de dados primários e secundários, em uma pesquisa qualitativa, a fim de atender o objetivo geral, que é compreender a dinâmica da integração do Amapá ao circuito produtivo do agronegócio. Como resultado, ficou evidente o papel geopolítico estratégico do estado para o agronegócio e as políticas públicas e interesses privados para a integração competitiva do território, conforme apresentado a seguir.

CIRCUITOS PRODUTIVOS DO AGRONEGÓCIO

Para compreender a dinâmica do agronegócio no Brasil faz-se necessário a seleção de conceitos e categorias capazes de analisar a complexidade das relações existentes entre os diversos atores e estratégias que compõem o agronegócio e as formas como o mesmo se apresenta no espaço geográfico. Desta forma, fez-se aqui a opção por trabalhar com a categoria de *circuitos espaciais da produção*, oriunda da obra de Milton Santos (1988) e discutida posteriormente por Santos e Silveira (2001).

Tal escolha deve-se ao fato de que a complexidade da espacialização do agronegócio só pode ser compreendida a partir da análise de seus fluxos. Diante disso, os circuitos espaciais da produção passam a oferecer uma visão ampliada, abrangendo fixos e fluxos inerentes à complexa rede que se articula territorialmente para o processo de reprodução ampliada do capital. Esta iniciativa articula a discussão realizada para analisar a dinâmica em torno da pavimentação da BR-163 (MARGARIT, 2012) e a dinâmica da fronteira agrícola na Amazônia (MARGARIT; AVELINO JÚNIOR, 2012), com o cenário de incorporação do Amapá aos circuitos produtivos da soja.

A articulação do mundo sob a lógica da globalização, permeada por uma grande variedade de fluxos e uma divisão territorial do trabalho em escala global, caracterizam os circuitos espaciais da produção, que se expressam, segundo Santos (1998, p. 49), a partir das “(...) diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final”.

Neste sentido, é preciso compreender de início que o Brasil começou a vivenciar a partir da década de 1960 a modernização da agricultura, visando sua inserção competitiva no mercado internacional. Neste período fortaleceram-se as agroindústrias, que processam principalmente grãos, frutas, aves, suínos e bovinos, produzindo óleos vegetais, sucos

concentrados, carnes e derivados, destinados ao mercado interno e externo (MAZZALI, 2000).

A partir da década de 1970, a agroindústria passa por uma reestruturação produtiva, com inovações tecnológicas e a flexibilização do processo de produção e das relações de produção. A partir de então se intensificam relações de maior interação e complementaridade entre as indústrias e outros setores da economia, gerando uma economia em rede, onde as atividades estão inter-relacionadas. Com a maior complementaridade e inter-relação entre as diversas atividades surgem os complexos agroindustriais (SILVEIRA, 2005).

As décadas de 1980 e 1990 são marcadas pela continuidade da tecnificação e intensificação da circulação de capital, informação e mercadorias, somadas ao processo de desconcentração industrial, que promoveu a interiorização das atividades produtivas. Com isso, autores como Mazzali (2000), Paulillo (2000) e Silveira (2005), sinalizam a necessidade da inclusão do conceito de redes nas formulações teórico-conceituais sobre a dinâmica produtiva. Neste sentido, torna-se necessário adotar a categoria de “circuitos”, inerente ao conceito de redes, superando os “complexos”, até então amplamente utilizados (MARGARIT; AVELINO JÚNIOR, 2012).

Portanto, a análise dos “circuitos” é necessária para compreender a dinâmica que envolve os fixos e fluxos do agronegócio, em uma complexa rede, que (re)configura o território de acordo com os seus interesses. Trata-se, portanto, de compreender que a expansão dos circuitos produtivos do agronegócio realiza transformações no espaço geográfico a partir de uma ordem territorial nacional/global, a fim de permitir a reprodução capitalista com a integração competitiva do território.

Neste contexto, o território é conceito-chave na análise da organização do espaço brasileiro e configura-se como categoria de análise, como sugerem Santos e Silveira (2001): como território usado, levando em conta a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade e o seu uso. Portanto, trata-se de compreender o território como produto dos atores sociais e manifestação de relações de poder (RAFFESTIN, 1993), que se revelam na constituição dos “circuitos”, objeto de análise deste artigo.

INTEGRAÇÃO DO AMAPÁ AO CIRCUITO PRODUTIVO DA SOJA

A produção de grãos da Região Centro-Oeste, com destaque para a soja produzida no Estado do Mato Grosso, têm sido fundamental na pauta de exportações brasileiras e,

portanto, alvo prioritário de financiamento público e investimentos privados. Com isso, a produção de soja na região tem crescido expressivamente, alavancada pela alta produtividade da soja mato-grossense, conforme apresentado no gráfico 1:

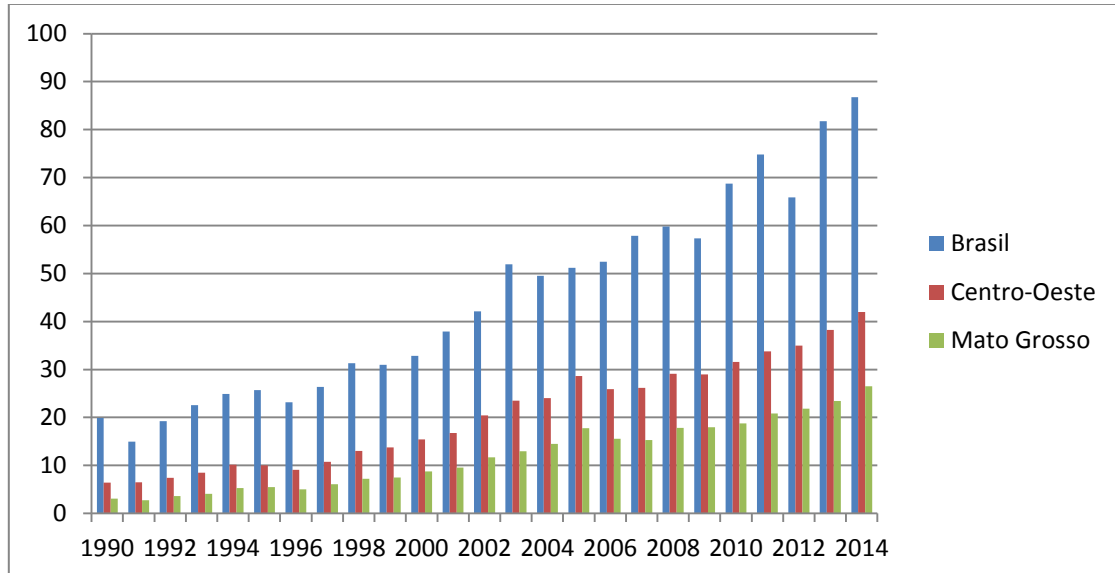
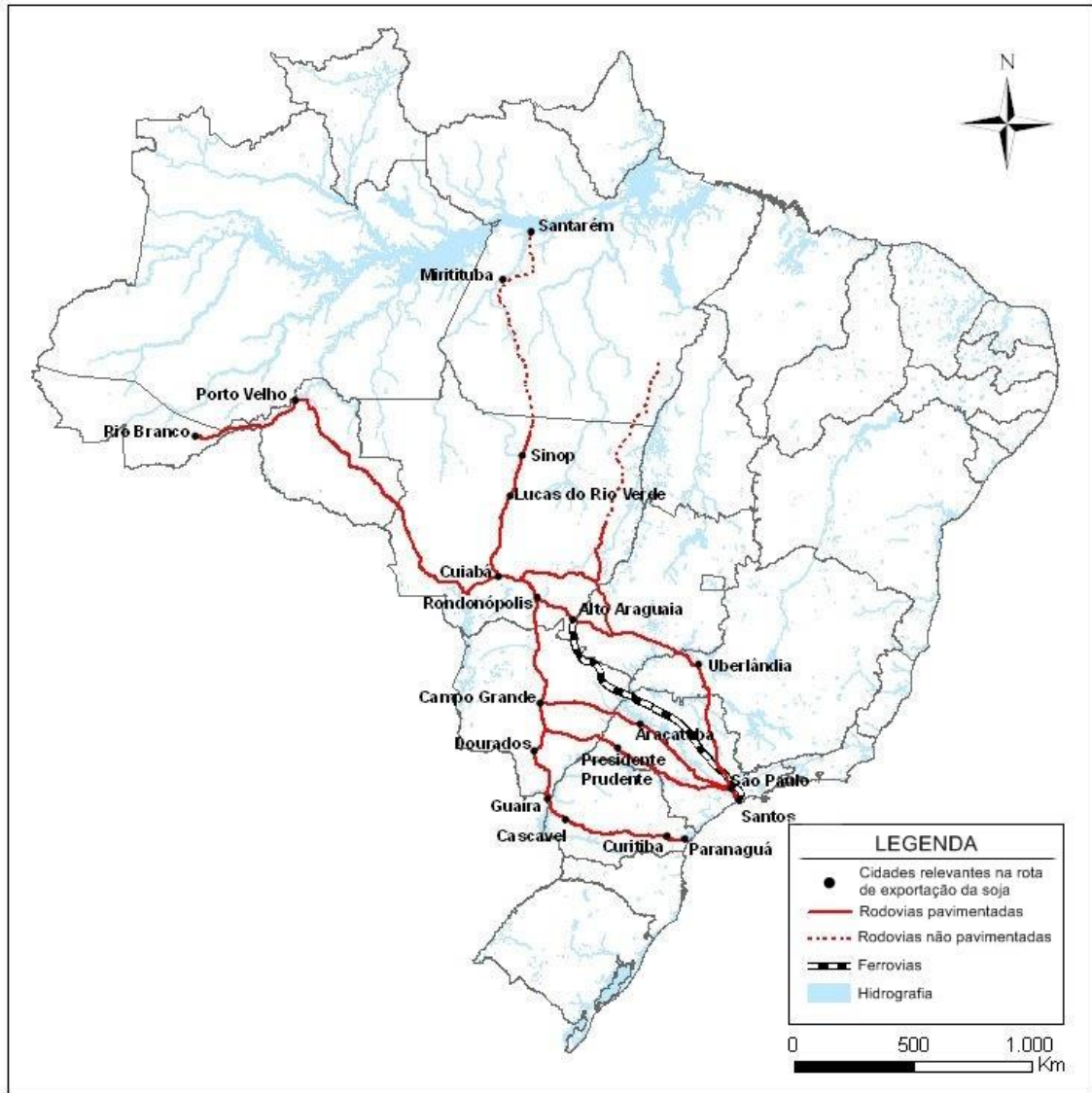


Gráfico 1 – Produção de soja (milhões de toneladas).

Fonte: IBGE (1990-2014).

Organização e elaboração: Margarit, 2016.

O crescimento da produção de grãos na Região Centro-Oeste, principalmente no Mato Grosso, é resultado de um processo histórico-geográfico de expansão da fronteira agrícola capitalista, que transformou as terras da região no principal celeiro de grãos do país. Neste contexto, a consolidação do agronegócio, capitaneado pela produção de soja, deve-se às condições favoráveis para seu desenvolvimento, pela disponibilidade de terras e crédito, associada à pesquisa (desenvolvimento de sementes e correção de solos) e a abertura da economia brasileira às tradings do agronegócio. Entretanto, a principal barreira para o aumento da competitividade da soja produzida no Estado do Mato Grosso no mercado internacional é a logística. As infraestruturas rodoviária e ferroviária do país estão canalizadas para a exportação via portos do Centro-Sul, com destaque para os portos de Santos, em São Paulo, e Paranaguá, no Paraná, para onde se destina a maior parte da produção de grãos do Centro-Oeste. Neste trajeto, são percorridos pelo menos dois mil quilômetros entre as regiões produtoras de soja no Mato Grosso, provenientes de municípios como Lucas do Rio Verde e Sinop – grandes produtores de soja no estado – e os referidos portos, conforme ilustrado no Mapa 1:



Mapa 1 – Rotas de exportação da soja produzida no Estado de Mato Grosso.

Fonte: Huertas (2009) e Becker (2004).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

Para encurtar a distância e, consequentemente, reduzir o preço do frete, os portos da Região Norte se apresentam como alternativa logística para dar maior competitividade à soja produzida no Mato Grosso. Neste sentido, diversos grupos empresariais vêm adotando novas estratégias para a exportação de soja através dos portos da Região Norte. O Grupo Amaggi já transporta grãos, desde o ano 2000, através de Porto Velho, de onde são levados através de balsas pela hidrovia do rio Madeira até o Porto de Itacoatiara, onde o transbordo é realizado para navios encarregados da exportação. Com a pavimentação da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), uma nova rota está sendo viabilizada para o escoamento da produção de soja do Mato Grosso através de portos nas cidades de Itaituba e Santarém, no Estado do Pará. Com isso, diversas empresas têm adotado estratégias para a

utilização deste novo eixo logístico para escoar a produção. Neste contexto, outros portos ao longo do rio Amazonas são inseridos no circuito. Os portos de Barcarena, no Estado do Pará, e Santana, no Estado do Amapá, transformaram-se em importantes portos para o transbordo da soja das balsas para grandes navios, que levam os grãos para o mercado externo, conforme ilustrado no Mapa 2:



Mapa 2 – Transporte intermodal através dos portos da Região Norte.

O aproveitamento do potencial logístico da Região Norte pelo agronegócio potencializa a produção de grãos, pois a produção passa a ser exportada através de portos muito mais próximos dos mercados consumidores na Europa, Estados Unidos e Ásia, reduzindo ainda mais os custos do frete, e, com isso, aumentando a competitividade da soja brasileira no mercado internacional, conforme ilustrado no Mapa 3:



Mapa 3 – Rotas marítimas de transporte da soja por portos da Região Norte do Brasil.

Fonte: Becker (2004), Gavriloff (2005), Fortuna (2006) e Huertas (2009).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Margarit, 2012.

INTEGRAÇÃO COMPETITIVA DO TERRITÓRIO

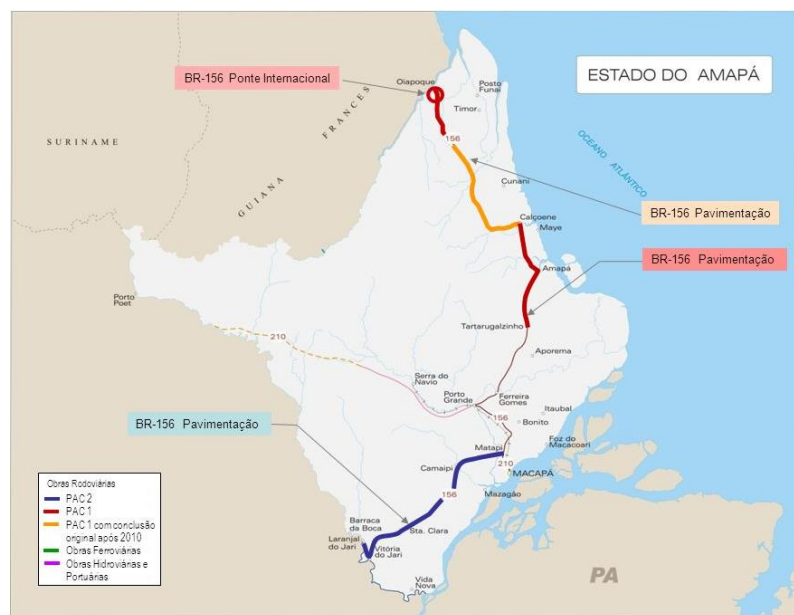
O Amapá se apresenta como última fronteira do capital, onde a falta de integração com o restante do país impediu, até então, a inserção competitiva do território na dinâmica produtiva do agronegócio. Entretanto, esta configuração vem mudando gradativamente, já que o estado está inserido em políticas públicas de integração nacional, visando o crescimento econômico, com a incorporação de novas terras ao agronegócio e o aproveitamento logístico capaz de estabelecer maior competitividade da produção nacional no mercado internacional, conforme apresentado anteriormente.

Neste contexto, os Planos Brasil em Ação (1996/1999) e Avança Brasil (2000/2003), o Projeto de Integração das Infraestruturas Regionais Sul-Americanas – IIRSA (2000) e, mais recentemente, o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC (2007-2018) expressam o planejamento das ações governamentais para o Brasil, com a inserção competitiva do País no mercado internacional, através da modernização produtiva e redução do custo Brasil - termo genérico geralmente utilizado pela imprensa para descrever um conjunto de fatores estruturais que comprometem o desenvolvimento da economia nacional - em um contexto de globalização, neoliberalismo e estruturação dos blocos econômicos mundiais.

Trata-se de um contexto diferente do observado entre 1964 e 1985, quando os militares estiveram no poder e foram construídas rodovias e executados projetos de colonização a fim de ocupar, integrar e garantir a soberania nacional sobre a Amazônia. De

fato este planejamento que vem sendo executado desde 1996 retoma novamente um projeto de desenvolvimento para a Amazônia caracterizado pela predominância histórica de um modelo exógeno para a região (BECKER, 2004), entretanto, no contexto recente, as políticas públicas tratam de consolidar as áreas já abertas anteriormente ao desenvolvimento do capital, com destaque para o asfaltamento de rodovias que haviam sido construídas pelos militares e, com isso, o fomento à produção e circulação, integrando competitivamente o território.

No Estado do Amapá, Superti (2013) avalia que o planejamento governamental resultou na sua inserção nos Eixos Nacionais de Integração, que diferentemente da política de criação de polos de desenvolvimento da década de 1970, visa estruturar eixos de desenvolvimento em um espaço geoeconômico aberto, que permitisse a inserção competitiva do Brasil no mercado internacional. Neste contexto, a BR-156 está inserida no “Arco Norte”, e seu asfaltamento foi incluído no PAC. Em 2010 foi concluído o asfaltamento da BR-156 de Macapá até o município de Calçoene, suficiente para incorporar as terras ao longo da rodovia à produção de grãos. Além do asfaltamento da BR-156, a integração do Amapá com a Guiana Francesa através de uma ponte concluída em 2011 – mas que só teve seu processo de abertura iniciado em 2016 devido ao atraso no fechamento de acordos bilaterais – potencializa investimentos no entorno da rodovia, conforme ilustrado a seguir.



Mapa 4 – Obras previstas no PAC para a BR-156

Fonte: Evora, 2016.

Portanto, o asfaltamento da BR-156 permitiu a incorporação de grande parte das

terras do estado ao agronegócio, com destaque para às áreas de ocorrência de cerrados residuais existentes no Amapá e, em grande parte, em terras adjacentes à rodovia. O Governo do Estado do Amapá também alavancou o processo de consolidação das infraestruturas do estado, pavimentando trechos de algumas rodovias estaduais, com destaque para a AP-070.

Em 2012, a Cianporte, braço logístico da Fiagril, sediado no Estado do Mato Grosso, inicia a construção de um terminal graneleiro no Amapá, capaz de processar, armazenar e exportar grãos os grãos provenientes do Mato Grosso, consequentemente, fomentando também a produção de grãos no Amapá, devido à disponibilidade de infraestrutura de armazenamento e exportação de grãos. Com isso, o Estado do Amapá produz a sua primeira safra de soja em 2013 com 12.906 toneladas oriundas de 4.550 hectares, com aumento significativo em 2014 para 40.792 toneladas em 17.220 hectares (IBGE, 2013-2014).

Portanto, o aparelhamento da estrutura portuária do Amapá para atender a produção de soja do Estado do Mato Grosso e a existência de infraestrutura de transportes consolidada com a pavimentação de rodovias trouxe como consequência a introdução de parte do território amapaense nos circuitos produtivos da soja, com a produção do grão. A produção de soja no Amapá, apesar de ainda tímida perto das mais de 25 milhões de toneladas de soja produzidas no Mato Grosso (IBGE, 2014), marca o início de um processo de expansão acelerada do agronegócio no estado.

A partir da integração competitiva do território uma série de ações públicas e privadas se iniciou visando o aproveitamento da competitividade territorial gerada pela estrutura logística implantada no Amapá. A Embrapa, em parceria com o Instituto Estadual de Pesquisas do Amapá (IEPA), promoveu o Zoneamento Socioambiental do Cerrado, destacando áreas de Cerrado como vocacionais à implantação do cultivo de grãos. A Embrapa também exerce participação no desenvolvimento de sementes adaptadas às condições edafoclimáticas locais. Capitais privados foram investidos em compra de terras, equipamentos e insumos. Produtores de grãos criaram a Associação dos Produtores de Soja do Estado do Amapá (Aprosoja). E uma nova variedade de comércios e serviços se desenvolve para atender este novo nicho de mercado, como: secadores e silos armazenadores de grãos, peças e mecânica de máquinas agrícolas, comércio de insumos, transportadoras, empresas de topografia e georreferenciamento, e fábrica de rações (fomentando também a piscicultura, avicultura e suinocultura).

Portanto, no Amapá estão se desenvolvendo estruturas públicas e privadas

auxiliares para dotar o território de planejamento, tecnologia e infraestrutura necessários para o desenvolvimento do agronegócio da soja. De forma concomitante houve a criação de alianças entre os diversos atores envolvidos na sojicultura com parlamentares e integrantes do poder executivo do Estado do Amapá, no intuito de garantir a execução de políticas públicas para o desenvolvimento e consolidação dos circuitos produtivos da soja no estado.

PROVOCAÇÕES FINAIS

A partir das informações apresentadas fica evidente que a integração do Estado do Amapá ao circuito produtivo da soja é reflexo da consolidação de pelo menos duas décadas de planejamento regional para dotar o território do Estado do Amapá de infraestruturas capaz de conferir competitividade ao território. É evidente também que a partir de então o cenário de inércia econômica do estado está se transformando, já que a inserção do Amapá no circuito produtivo da soja tem provocado grande agitação econômica nos municípios em que o plantio tem sido realizado. Resta agora compreender melhor as implicações que estas transformações trazem.

Há inúmeros trabalhos científicos sobre os impactos socioambientais da expansão da atividade sojicultora no Brasil. Todos de certa forma apresentam argumentos sobre o agravamento dos problemas fundiários e ambientais decorrentes deste tipo de cultura. No Estado do Amapá certamente não está sendo diferente e já há sinais de que estas questões estão vindo à tona. Em 2015 surgiu o primeiro acampamento sem-terra do estado, revelando à população uma questão ainda relativamente nova, já que não havia no estado um histórico de violência no campo e movimentos sociais expressivos, em comparação com outras unidades da federação.

Isso acontece, pois, como dito anteriormente, o Amapá se apresenta como última fronteira para o desenvolvimento do capitalismo no campo. A inércia econômica do estado permitiu um clima de relativa harmonia no processo de uso e ocupação da terra, entretanto, o contexto recente de integração territorial do Amapá ao circuito produtivo do agronegócio está revelando a fragilidade como esse modo de ocupação da terra se deu. Isso porque grande parte das terras do estado ainda encontra-se em processo de regularização e muitas comunidades tradicionais ainda não possuem o reconhecimento de suas territorialidades pelo Estado.

Portanto, o desenvolvimento do agronegócio no Estado do Amapá tende a agravar

os conflitos pela posse e uso da terra já existentes e fazer surgir outros. Soma-se a isso a grande extensão de terras indígenas e unidades de conservação que sofrerão maior pressão. Desta forma, caberão análises constantes sobre o processo de desenvolvimento do agronegócio no Estado do Amapá e a articulação de movimentos de resistência capazes de garantir a posse e o uso da terra por povos tradicionais do estado.

REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha K. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

EVORA, Emanuely. Estado do Amapá: obras rodoviárias. **BR-156 Pavimentação**. Disponível em: <<http://slideplayer.com.br/slide/1858121/>>. Acesso em: 19 ago. 2016.

FORTUNA, Denizart da Silva. Espaço-rede, produtividade e (re)ordenamento espacial: notas sobre as (re)interpretações dos “impactos” da rodovia BR-163 na porção norte matogrossense. In: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Org.). **Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2006. p. 77-98.

GAVRILOFF, Alexandre. De sangue e de soja, um asfalto sobre corpos. In: TORRES, Maurício (Org.). **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, 2005. p. 13-17.

GRANGER, Stéphane. Guiana Francesa entre França e Brasil: da colonização à continentalização. In: PORTO, Jadson Luís Rebelo; SOTTA, Eleneide Doff. **Reformatações fronteiriças no Platô das Guianas: (re)territorialidades de cooperações em construção**. Rio de Janeiro: Publit, 2011.

HUERTAS, Daniel M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial**. São Paulo: Annablume, 2009.

IBGE. **Produção Agrícola Municipal de 1990 a 2014**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19 ago. 2016.

MARGARIT, Eduardo. **Tramas políticas e impactos socioambientais na Amazônia: a dinâmica do processo de pavimentação da BR-163**. 2012. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2012.

MARGARIT, Eduardo; AVELINO JÚNIOR, Francisco José. A dinâmica da fronteira agrícola capitalista na Amazônia. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas/MS**, v. 8, n. 15, p. 8-29, maio 2012.

MAZZALI, Leonel. **O processo recente de reorganização agroindustrial: do complexo à organização “em rede”**. São Paulo: UNESP, 2000.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. **Grupo André Maggi**: corporação e rede em áreas de fronteira. Cuiabá: Entrelinhas, 2003.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. Complexo agroindustrial, rede e território. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Org.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p. 215-255.

SUPERTI, Eliane. As fronteiras internacionais da Amazônia brasileira no contexto das políticas públicas de integração sul-americana. In: PORTO, Jadson Luís Rebelo; NASCIMENTO, Durbens M. (Org.). **Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia setentrional**: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial. Rio de Janeiro: Publit, 2013. p. 91-109.